

BAPE

Reconstruction de l'échangeur Turcot

Juin 2009

Table des chapitres :

Présentation de la citoyenne p. 3

Impacts négatifs du projet actuellement proposé par le MTQ sur le milieu :

- impacts négatifs sur la santé p. 4
- impacts négatifs sur l'environnement p. 7
- impacts négatifs sur l'aménagement du territoire p. 9
- rappel historique p. 10
- impact sur le logement locatif p. 11
- impacts sur la sécurité et le sentiment de sécurité p. 13

Autres critiques du projet du MTQ :

- vision du transport p. 14
- vision de la concertation p. 14

Recommandations :

- principes de base p. 16
- pour commencer p. 17
- recommandations dans Côte St-Paul p. 18
- recommandations dans St Henri, Village des Tanneries p. 19
- recommandations pour le Centre Gadbois p. 19
- recommandations pour la cour Turcot p. 20
- recommandations en lien avec l'aménagement du territoire p. 20
- Partenariat Public Privé p. 21
- recommandations logiques p. 21
- concertation p. 21

Références p. 23

Se présenter :

Bonjour, je m'appelle Sophie Thiébaud, je suis **fièrement citoyenne de St Henri dans l'arrondissement du Sud-Ouest** où je réside depuis 6 ans.

Immigrante, Montréal et le Québec représentent pour moi un choix. Je ne suis pas arrivée ici par hasard. J'ai choisi ce pays et cette ville pour une certaine qualité de vie que je compte bien défendre.

Je suis par ailleurs maman d'une enfant de 3 ans qui va à la garderie dans le quartier. Je construis pour l'avenir de ma fille et de ses camarades qui sont le Québec de demain.

Je travaille dans le milieu communautaire depuis 8 ans, principalement dans l'arrondissement du Sud-Ouest où j'ai été amené à connaître et m'approprier l'histoire et les caractéristiques sociales de ce territoire initialement populaire et ouvrier de Montréal.

Je pense posséder une certaine connaissance des populations touchées par la reconstruction de Turcot. Notamment ce que le MTQ nomme "La Vérendrye" et qui s'appelle Côte St-Paul. J'ai travaillé à la démarche de revitalisation intégrée du secteur Galt, appelée Opération Galt, pendant presque 4 ans. L'objectif de ce programme financé majoritairement par la Ville de Montréal est l'amélioration de la qualité de vie des citoyenNEs qui y résident. Aussi, les impacts de la reconstruction de l'autoroute 15 ne peuvent qu'être pris en considération. Je fais donc partie des quelques rares travailleurs du milieu communautaire qui, dès septembre 2007, a suivi l'équipe du MTQ dans la présentation et l'évolution de leur projet.

Je me considère membre actif de ce qu'on a appelé le mouvement Mobilisation Turcot.

Je me définirai comme une humaniste et une environnementaliste, **une citoyenne responsable**, soucieuse de construire au présent l'avenir des générations à venir.

Impacts négatifs du projet du MTQ :

Impacts sur la santé :

La Direction de la Santé Publique de Montréal de l'Agence de la Santé et des Services Sociaux est très claire dans son rapport annuel 2006 intitulé *Le transport urbain, une question de santé*. À Montréal, **1540 décès par an sont causés par la pollution atmosphérique**.

La **zone des 200 mètres proche des grandes artères achalandées** par plus de 100 000 véhicules par jour est **reconnue comme zone où les polluants les plus nocifs restent** particulièrement dans l'atmosphère.

Or, dans Côte St-Paul, le secteur Galt (de Cabot à De Villiers et de Monk à Angers) est enjambé par l'autoroute 15 qui représente environ 115 830 véhicules par jour (Résumé de l'étude d'impact, page 30). Le secteur Galt signifie environ 4000 personnes. La majorité d'entre eux résident dans ce 200 mètres.

Dans St Henri, la circulation sur la 720 représente entre 143 200 et 158 130 véhicules par jour. La zone de 200 mètres s'étend ici sur la quasi majorité du Village des tanneries et tout le nord de la rue St Antoine.

La Direction de la Santé Publique a étudié l'impact de la proximité des voies à hauts débits sur les issues de grossesse. **Il y a 20 % plus de risque de donner naissance à un bébé prématuré quand on vit proche d'une autoroute et 17 % plus de risque d'avoir un bébé de faible poids** (Étude de Melissa Généreux présentée à IUHPE, Vancouver 2007).

D'autre part, la Direction de la Santé Publique (DSP) a également noté que les **enfants et les aînés** (étude d'Audrey Smargiassi en particulier) **sont particulièrement sensibles à la pollution atmosphérique**.

Or, il y a 762 logements pour aînés dans les 200 m de l'échangeur Turcot :

- Dans Côte St-Paul : les Habitations Angers et les Floralties, rue Galt et De l'Église représentent 161 chambres ou logements.
- Dans St Henri : les Habitations Carillon et le CHSLD Mance-Décary, rue Notre Dame ouest; les résidences Côte St-Paul et Jean-Marie Chabot sur le chemin de la Côte St-Paul; les Habitations Charlebois rue St Jacques représentent 601 logements (Diane Lemon, Regroupement des Organismes Pour les Aînés du Sud-Ouest de Montréal).

De même, en ce qui concerne les enfants:

- 20 % de la population du secteur Galt a moins de 19 ans.
- l'école Marie de l'Incarnation au coin d'Angers et de l'A15 représente 176 élèves étudiant dans la pollution 5 jours par semaine et habitant pour la plupart dans les environs de leur école.
- l'école "Annexe Charlevoix" dans St Henri n'est qu'à 400 mètres de la 720 et représente 92 élèves.

Toujours d'après la DSP, les polluants particulièrement dangereux pour la santé respiratoire sont :

- les dioxydes d'azote (NO_x) qui sont à 85% attribuables au transport (cf. Hoek et al 2003);
- les particules fines, PM (2.5 microns de diamètres et 0.1 micron) qui eux, sont à 30% attribuables au transport;
- enfin, les composés organiques volatiles, à 43% attribuables au transport (Rapport annuel DSP 2006).

La concentration de PM_{2.5} serait relativement stable d'un secteur à l'autre de la ville mais les particules fines PM_{0.1} et les dioxydes d'azote NO_x varient énormément avec la proximité d'une route et l'intensité de la circulation de celle-ci (Smargiassi et al 2005). Ce sont ces deux polluants qui seraient les plus nocifs dans les zones de 200 mètres des grands axes routiers de plus de 100 000 véhicules comme les autoroutes 20, 720 et 15.

Dans l'étude d'impact déposée par le promoteur du projet, le choix des stations pour étudier la qualité de l'air ne semble pas adéquat. Malgré ce qu'en dit le résumé de l'étude d'impact (page 33 : "la plupart des stations retenues sont situées à proximité d'artères importantes"), la réponse d'une représentante de la Ville de Montréal à l'une de mes questions lors de la première phase du BAPE a démontré que seule la station 28 se situe dans un 200 mètres. Sur les 5 stations étudiées, une seule est donc potentiellement comparable à la situation respirée par les citoyenNEs du Sud-Ouest vivant dans un 200 mètres.

Dans un chapitre du recueil "*Montréal at the Crossroads-alternatives for the reconstruction of the Turcot Interchange*" intitulé "The Health Effects of Road Traffic-A brief Overview", les auteurs dénoncent le choix de ces stations situées à plusieurs kilomètres (environ 5) de l'échangeur en tant que telle.

Enfin, dans la première partie du BAPE, le MTQ argumentait que l'évolution des véhicules d'ici 2016 allait réduire la production de NO₂ mais rien n'indique que le taux de particules fines va aller en diminuant. De plus, pour ceux qui mettraient de l'avant l'argument de l'usage de voitures électriques au cours du XXI^e siècle, l'adjectif électrique n'est pas celui qui doit être utilisé pour ce type de solutions. Il s'agit en fait de voitures à batteries qui génèrent d'autres formes de pollutions et ne résout en rien notre dépendance à l'automobile.

Des craintes subsistent sur le fait que le rabaissement des structures et des voies puisse intensifier les impacts de la pollution de l'air. En effet, le MTQ prévoit une large baisse de niveau dans Côte St-Paul entre le canal et la rue Laurendeau (de 12 mètres actuellement à environ 6 mètres). Même chose dans St Henri entre le Village des Tanneries et la rue Green où l'une des deux voies est largement rabaissée.

D'ailleurs, le résumé de l'étude d'impact semble confirmer cette crainte (page 44) "la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot entraînerait une

légère augmentation des concentrations de certains contaminants (NO₂, PM_{2.5}, benzène et formaldéhyde), principalement dans le secteur immédiat des infrastructures projetées, en raison de la réduction de la hauteur des structures autoroutières".

Par ailleurs, **le MTQ propose d'aménager leurs remblais en paliers** à des fins récréatives (installations de jeux, de jardins, de bancs). Cela représente pour moi une aberration puisque connaissant les études de la DSP, **il s'agirait dorénavant au contraire de s'éloigner des abords des zones de pollution** atmosphérique. Dans le secteur Galt, avec un projet tel que celui proposé à date, il faudrait dévitaliser le territoire plutôt que de le revitaliser ! Cet exemple renvoie au document du Ministère des Transports "*Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine*" de mars 2006 qui démontre un souci d'aménagement urbain sans aucune prise en considération des impacts santé.

De même le projet actuel du MTQ, de nombreuses **pistes cyclables** sont prévues pour répondre à la demande de transport actif. Elles sont principalement situées le long de Roberval dans Côte St-Paul, le long du nouveau lien Pullman et le long de la piste récréative dite multifonctionnelle tout le long de la 20 dans la cour Turcot.

Voici une autre aberration du point de vue de la santé car cela signifie que les cyclistes sont largement invités à ouvrir leurs poumons **dans le rayon de 200 mètres**, absorbant d'autant plus de polluants les plus nocifs.

Pourtant, une étude réalisée à l'été 2008, financée par la ville dans le cadre d'Opération Galt, a pris en compte ces données et démontré le choix des utilisateurs de passer par la rue Galt. À quoi a servi ce sondage ?

D'autre part, la conservation du **Centre Gadbois** à sa place actuelle et le rabaissement et le rapprochement des structures de l'A15 du centre sportif n'augure pas d'améliorations de la qualité de l'air à cet endroit. **Quelles mesures de mitigation pourront pallier à la pollution de plus de 310 000 véhicules en plein coeur de l'échangeur ?** Est-il concevable de passer par un sas aux entrées et de ne plus ouvrir les fenêtres afin les sportifs de l'arrondissement puissent bénéficier d'une qualité d'air acceptable quand leurs poumons sont en pleine demande ?

Dans la zone du Centre de Santé et de Services Sociaux qui couvre l'échangeur Turcot :

- Les cancers (toutes formes confondues) sont 17% plus nombreux que dans le reste de la Ville.
- Le nombre d'hospitalisation pour problèmes respiratoires est 20 % plus nombreux que dans le reste de la Ville.
- Enfin, les maladies respiratoires recensées sont également 23% plus importantes (François Therrien, Direction de la Santé Publique de Montréal, 5^e sommet citoyen, 7 juin 2009).

Quelles seront les résultats en 2016 si on laisse un tel projet se réaliser tel quel et combien cela coûtera-il au gouvernement provincial en frais de santé ?

Impacts sur l'environnement :

Le MTQ prévoit dans son projet un accroissement de la circulation automobile de 280 000 annoncé en 2007 à 332 000 en 2009 à **347 000 véhicules par jour en 2016** (*Montréal at the Crossroads*, p. 11)

Depuis la création en 1988 du GIEC (Groupe International d'Experts sur l'Évolution du Climat) par le groupe des Nations Unis pour l'environnement et l'Organisation météorologique mondiale, de grandes messes ont entendu les promesses de nombreux pays de limiter leur production de Gaz à Effet de Serre (GES) induits par la combustion de l'énergie que nous utilisons pour nous déplacer, pour produire, pour nous chauffer, nous nourrir et nous éclairer (pétrole, gaz, charbon). En 21 ans, **la production de GES n'a cessé de croître**. Les émissions ont augmenté de 11% depuis 1990 (*Terraéco*-mai 2009). Au Canada, la production de GES par personne est de 5.46 tonnes métriques quand celle de nos voisins du Sud est de 5.61 (Jean-Patrick Toussaint, Fondation David Suzuki, 5^e Sommet citoyen de Montréal, 6 juin 2009).

Au Québec, le transport est responsable de 37,4 % de la production des GES. Cette donnée monte à 49 % dans la grande région de Montréal.

Or, il nous faudrait stabiliser les émissions puis les réduire de 50% à 85% par rapport à 1990 d'ici 2050... Sans cela, Al Gore, ex-vice président des États-Unis, James Hansen, climatologue et Nicholas Stern, économiste, nous prédisent une hausse du niveau des eaux qui submergeraient une partie des côtes alors que 40% de la population mondiale y réside. On nous prédit aussi une hausse des températures (coupures électriques, rupture d'approvisionnement alimentaire, inondations, canicules etc...) et le déplacement probable de 250 millions de "réfugiés climatiques" d'ici 2050. Nous avons un virage à prendre !

En Amérique du Nord, il faudrait diviser par 4 notre production d'ici 2050 ! Dans seulement 40 ans ! Le temps de vie d'un échangeur Turcot si l'on en croit l'infrastructure actuelle...

Comparativement à ce point de vue terrorisant, **le discours du MTQ prévoit un projet "neutralité carbone"**. Tel que déclaré lors de la première partie du BAPE, **cette norme n'est que sur le déplacement des matériaux**. La fabrication du béton représente à elle seule une grosse source de production de GES et la norme "neutralité carbone" ne s'applique certainement pas à l'utilisation de l'infrastructure dans le soutien au déplacement de ses plus de 300 000 véhicules par jour. Or, une voiture émet environ 2,2 tonnes de GES/année (Conseil Régional de l'Environnement, diaporama "Turcot: enjeux et opportunités", janvier 2009).

Le BAPE, rattaché à un Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs responsable devrait d'emblée avoir une évaluation négative du projet tel que présenté pour sa non réduction de la circulation automobile.

Pourtant, en théorie, notre société québécoise semble vouloir prendre ce virage. **Nous avons d'ailleurs une Loi cadre sur le développement durable** (datant de 2006) que le BAPE en particulier souhaite utiliser pour mettre en application ces 16 principes. Ceux-ci préconisent:

- « *santé et qualité de vie* » : *les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature.* Pourtant, le projet actuel nie les problèmes de santé issus de la piètre qualité de l'air aux abords d'autoroutes de plus en plus achalandées.

- « *équité et solidarité sociales* » : *les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales.* Pourtant, le projet actuel balaie des populations déjà vulnérables comme les 160 ménages à expulser du Village des Tanneries dans St Henri.

- « *protection de l'environnement* » : *pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement.* Pourtant le projet actuel augmente la production de GES malgré nos engagements nationaux et nos discours provinciaux.

- « *efficacité économique* » : *l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement.* Pourtant le projet actuel est un calque des années 60.

- « *participation et engagement* » : *la participation et l'engagement de citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique.* Pourtant, et par avant une initiative des milieux, le MTQ ne prévoyait pas d'expression de la population entre les séances d'information de l'automne 2007 et le BAPE...

- « *accès au savoir* » : *les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en oeuvre du développement durable.* Pourtant, l'information sur le projet n'a pas été facile à obtenir (peu de rencontres d'informations, site du MTQ très lent à se mettre en place, maquette en 3D obtenu après un an de demande...)

De même, **Jean Charest**, premier ministre du Québec, lors de son discours de reprise des travaux de l'Assemblée Nationale le 10 mars 2009 **préconisait la sortie de la crise par l'économie verte.**

D'ailleurs, le Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs a établi un plan adopté par le gouvernement : *Le Québec et les changements climatiques: un défi pour l'avenir, plan d'actions 2006-2012.* **Le gouvernement provincial y a l'ambition de réduire massivement sa**

production de GES et promet que "le Québec prend résolument le leadership du développement durable en Amérique du Nord en se donnant les moyens de réduire ses émissions sous le niveau de 1990" (page 7). Le document précise aussi que "le Ministère des Transports réalisera cette action et cherchera ainsi à favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transport dans le système québécois existant" (page 23).

Au niveau municipal maintenant, nous possédons également un document directeur : **le Plan de transport de la Ville de Montréal** dont l'objectif est "d'assurer le besoin en mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, **Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif (...)** ainsi que des usages mieux adaptés de l'automobile tel le covoiturage, l'auto partage et le taxi".

Avec toute cette bonne volonté théorique, les réalisations de ce début de XXI^e siècle devraient être radicalement différentes et le Ministère des Transports semble croire être sur la bonne voie. Dans le résumé de l'étude d'impact (page 72), dans un "bilan des impacts du projet et développement durable", le promoteur rappelle que les principales orientations de son projet sont "d'assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires (...)" et "de ne pas augmenter la capacité des autoroutes" quand il l'augmente minimalement de plus de 25 000 véhicules par jour. Il se targue "d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable et possède son propre *Plan d'actions de développement durable 2009-2013* quand dans la réalisation de ses projets :

- il augmente le nombre de véhicules, augmentant de fait la production de GES et de polluants nocifs pour la santé;
- il augmente la capacité sur la 20 en ajoutant une voie réservée plutôt qu'en la retranchant;
- il rapproche les polluants des résidents en rabaissant les autoroutes, en installant des lieux de villégiature (remblais aménagés, pistes cyclables) proche des voies;
- il exproprie 160 logements.

Impacts sur l'aménagement du territoire :

La première aberration est **le choix des remblais** que Jean Décarie, urbaniste à la retraite de la Ville de Montréal et ancien professeur de l'université de Montréal, définit comme **une solution rurale et non urbaine**. En effet, cela signifie d'emblée **une perte d'espace en ville** et sur des terrains si proche du centre ville très fronièrement lucratifs.

De plus, **ces remblais constitueraient de véritables murs, des barrières physiques entre les quartiers**. Dans Côte St-Paul, on coupe deux rues (Eadie et Hadley). Le quartier, qui avait déjà été précédemment charcuté dans les années 60, se trouverait définitivement séparé alors qu'il s'agit à l'origine du même quartier, de la même histoire : le village de Côte St-Paul dont il nous reste Les Floralties, l'église St-Paul et l'ancienne mairie. Cette zone représente le début de l'histoire de Ville-Émard/Côte St Paul. Ce patrimoine est répertorié dans le résumé de l'étude d'impact (page 27-28) mais le projet n'aide malheureusement en rien la mise en valeur de celui-ci.

De plus, et malgré une Loi municipale contre cela, les citoyenNEs Côte St-Paul (niveau de la rue Hadley) perdraient la vue sur le Mont Royal.

Rappel historique :

La création de l'autoroute est-ouest au début des années 1970 avait détruit 5 000 logements et expulsé environ 15 000 personnes.

Un rapport publié en octobre 1971 (*Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal*) relate les "souhaits et demandes de groupes et/ou individus qui se sont prononcés presque unanimement contre le projet d'autoroute est-ouest" (page 5). Dans la partie historique de ce projet des années 70, on considère qu'en 1946, "l'erreur fondamentale en matière de transport urbain a été d'essayer de résoudre le problème de la circulation en fournissant aux individus les moyens de se rendre à leur travail et d'y revenir en automobile" (page 15). Étrangement, la situation des années 70 ne semble pas différer de celle de notre début de XXI^e siècle. Dans ce rapport, on rapporte que "les priorités actuelles du Québec, et particulièrement de Montréal nécessitent beaucoup plus une intervention dans le logement, le transport en commun ou l'assainissement de l'environnement. Or, l'investissement massif dans une autoroute, tel que consenti par les gouvernements, retarde d'une décennie peut être l'amorce d'une véritable solution dans les autres domaines mentionnés. Le Québec n'a pas les moyens de résoudre tous ses problèmes en même temps. Il doit choisir; et choisir les autoroutes ne respecte pas les priorités reconnues par la population" (page 16). De plus, le rapport précise "la Ville de Montréal a pris la décision il y a quelques années de toujours faire précéder les améliorations au transport en commun avant les travaux d'amélioration du réseau routier. Et le gouvernement du Québec vient contrecarrer cette décision" (page 17).

C'était il y a 40 ans et déjà, le Rapport du Service de Santé de la Ville de Montréal de 1969 déclarait que "les rares polluants mesurés par les services de santé sont présents dans des proportions qui portent atteinte irréversiblement à la santé des Montréalais" (page 28). Le même rapport recommandait aussi "l'éloignement hors des centres urbains des voies pour véhicules en transit"(page

29). On a raté le coche en 1970, pouvons-nous reconnaître nos erreurs et améliorer la situation aujourd'hui ?

Par ailleurs, à la question de Geneviève Locas pour Mobilisation Turcot le 14 mai 2009, lors de la première partie du BAPE, le MTQ a avoué qu'**aucune étude n'a analysé à date les coûts sociaux et environnementaux du projet malgré l'expérience de 1970**. L'histoire se répète. Pourtant, si le promoteur du projet ne semble pas avoir beaucoup d'informations sur la réalité des citoyenNEs du Sud-Ouest vivant aux abords des autoroutes 15 et 720, l'étude d'impact s'intéresse énormément à toutes sortes de poissons et autres batraciens vivant dans la zone de projet...

Impact sur le logement locatif :

Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, on recense de moins en moins de grands logements malgré le besoin des familles. Les logements vacants sont rares. Nous vivons une crise du logement et le coût des loyers actuels va en augmentant à chaque année. Je ne veux pas d'expropriations parce que **les foyers expropriés ne retrouveront pas de logements identiques à leurs conditions actuelles (même prix et même superficie)**.

Dans la zone de recensement du Village des Tanneries, 54,5% des résidants vivent sous le seuil de faible revenu (le revenu moyen des ménages est de 27 842 \$ contre 47 000 \$ dans le reste de Montréal).

94% des résidants sont des locataires, aussi les personnes que le projet du MTQ pense expulser ne pourront discuter avec le gouvernement et monnayer leurs pertes. La Loi ne prévoit que trois mois de loyer et les frais de déménagement comme compensation.

Le MTQ se veut rassurant depuis plusieurs mois sur le fait que "le Ministère, de concert avec la Société d'habitation du Québec et l'Office municipal d'habitation de Montréal, explore diverses avenues dans l'objectif de maintenir le parc de logements abordables existant" (résumé de l'étude d'impact, page 15). Notons que nous n'en sommes même pas au stade des promesses.

Les personnes susceptibles (d'après leurs bas revenus) de bénéficier d'un programme "accès logis" pourraient éventuellement être prioritaires sur la liste des demandes de logements sociaux (ce qui signifie aussi passer devant de très nombreuses familles en attente depuis des années puisque le parc de logement social ne suffit pas à répondre à la demande croissante des ménages montréalais). Pour les autres, il est important de noter que des citoyenNEs de bonne foi ont consultés le partenaire du MTQ "Bâtir son quartier" présent lors des rencontres individuelles menées par le MTQ en mars 2009. Cet organisme n'a pas les moyens financiers de partir des projets de coopératives d'habitation même si les futurs éventuels expulsés travaillaient d'arrache pied à s'organiser pour rebâtir un nouveau projet d'habitation ne diminuant pas leur qualité de vie.

D'autre part, **le village des Tanneries est le berceau historique du quartier** comme l'arrondissement du Sud-Ouest appartient à l'histoire de Montréal et du Québec. Le bâtiment du 780 St Rémi devrait être classé, valorisé et protégé. Je vous renvoie à la connaissance en la matière de Daniel Guilbert et Pierre Zovilé, fiers citoyens de St Henri.

La vie de quartier de cette zone enclavée est riche (lire le mémoire de Mireille Gagnon ou du Comité des Citoyens du Village des Tanneries). Les deux côtés de la rue Cazalais qui se font face avec leurs escaliers extérieurs favorisent les interactions entre les résidents. Des actions ont été entreprises depuis plusieurs années par des citoyenNEs organiséEs pour embellir leur milieu de vie (jardin collectif, plantations, repas communautaire, organisation d'un bazar annuel, références et informations etc...) Je ne veux pas de démolitions parce que réduire en poussière la rue Cazalais nord, notamment, risque d'anéantir le reste de ce secteur déjà fragilisé.

Lors des premières présentations du projet le 20 septembre 2007, un tableau "analyse multicritères" présentait les différents critères du MTQ pour justifier le choix du projet présenté. Ce tableau présentait une cote de 3 sur 10 en matière d'environnement. Cette note était la plus basse sur tous les scénarios étudiés pour ce qui est du critère environnemental. Le 14 mai 2009, en première phase du BAPE et suite à ma demande, le MTQ remontrait ce tableau et expliquait cette note médiocre par le choix des expropriations. Cela signifie-t-il que les autres scénarios précédemment étudiés auraient pu éviter les expropriations ? Mais le choix de ce scénario est clairement identifié par le MTQ dans le résumé de l'étude d'impact page 9 : "l'un des moins coûteux à réaliser".

Ces démolitions pourraient parfaitement être évitées. Pierre Brisset, architecte du Groupe en Recherche Urbaine nous l'a expliqué lors d'une assemblée mensuelle de Mobilisation Turcot en avril 2009 et la maquette en 3D du MTQ enfin disponible en juin 2009 nous l'indique très clairement : les voies qui passeraient sur les actuels résidences du 780 et de la rue Cazalais nord ne sont pas celles de la nouvelle 720 mais 2 entrées d'autoroute. L'une, l'entrée vers le centre ville de la voie venant de l'A15 Nord est replacée à droite quand elle existe actuellement à gauche. L'autre, est une nouvelle entrée vers le centre ville au bénéfice des véhicules de la rue St Jacques dans NDG et du futur CUSM. Il est intéressant de constater que les choix préconisés par le MTQ mettent de l'avant le confort des résidents du quartier mieux nantis sur la falaise et d'un grand projet d'infrastructure plutôt que les petits locataires de St Henri.

Sur les 160 logements actuels passeraient donc 7 voies :

- 2 voies des 20-720 vers le centre ville, vers l'est,
- 2 voies de la 20-720 vers l'ouest,
- 1 voie d'entrée (à droite) de la 15 Sud vers le centre ville, vers l'est,
- 1 voie d'entrée (à droite) de la 15 Nord vers le centre ville, vers l'est,
- 1 voie d'entrée (à droite) du haut de la falaise St Jacques.

Impacts sur la sécurité et le sentiment de sécurité :

Des craintes persistent sur **l'accessibilité aux remblais et donc aux autoroutes** (notamment dans Côte St-Paul où il y a beaucoup de jeunes) et sur l'entretien des moyens pris pour que les remblais restent inaccessibles.

En mai 2008, le MTQ avait indiqué qu'il parlerait à la Ville de Montréal. Le 20 avril 2009, le MTQ se montrait rassurant car cela ferait partie du contrat de maintenance de la compagnie choisit dans le cadre du Partenariat Public Privé. Or, l'objectif d'un partenaire privé étant de faire de l'argent et donc de réduire ses frais, il est difficile de penser que les grillages mis en place ne se retrouveront pas dans un état d'abandon après quelques années comme sur d'autres projets du MTQ (exemple de la rue Butler le long de l'A15 dans Pointe St Charles).

D'autre part, **le choix des remblais et la rencontre de ceux-ci en dessous du coeur actuel de l'échangeur sur la rue Notre Dame** risque d'être une autre zone d'insécurité majeur. Il faudra traverser 5 tunnels les uns après les autres : 4 d'une voie et 1 de deux voies.

En bicyclette, passer à côté du mur formé par **le remblai à côté du Centre Gadbois** demandera du courage en plus du masque à gaz : ici il y aurait 4 voies de large à traverser (2 vers le Nord + 2 vers le Sud) et l'autoroute ne serait plus ici qu'à une hauteur de 5 mètres. Pareillement, **passer en bicyclette sous la 720 sur le nouveau circuit de la rue St Rémi** en direction Pullman (pour aller se promener le long du nouveau lien dit "vert" signifierait traverser l'équivalent de 7 voies !

Enfin, si le projet enlève deux accès au canal de Lachine dans Côte St-Paul avec Eadie et Hadley, le MTQ nous rappelle que l'on gagne un accès par le boulevard De la Vérendrye, sous la 15. Il s'agirait ici de traverser sous une 2 voies à 5 mètres de hauteur.

Autres critiques du projet du MTQ :

Vision du transport :

Dans le résumé de l'étude d'impact (page 23), il est à noter que **la population résidant dans le Sud-Ouest utilise le transport en commun à 42,2 %** alors que dans l'ensemble de la zone d'étude, la voiture reste le mode de transport privilégié pour se rendre au travail entre 49,6 et 69,4% des cas. Quel dommage que les citoyenNEs qui aient le plus à pâtir de ces autoroutes en milieu urbain soient ceux qui les utilisent le moins !

Dans ses propositions, le MTQ démontre son souci pour le transport en commun en insistant sur le fait qu'**il réserve un espace pour le passage de la navette de Dorval**. Cet espace, sur sa maquette n'est rien d'autre que les rails du Canadian National (CN) déjà existantes : **une seule voie par direction**. Comment cela peut-il être suffisant pour déplacer et des passagers et des marchandises ? De toutes façons, le MTQ ne prévoit **aucun fonds pour mettre en oeuvre ce projet**. Ainsi, il semble démontrer sa priorité pour les questions de voirie.

D'autre part, deux voies (une dans chaque sens) sont réservées pour les autobus sur la 20 dans la cour Turcot mais il s'agit de voies supplémentaires ce qui, en enlevant les autobus des voies déjà existantes va permettre à plus de véhicules d'utiliser cette artère. Les voies réservées se doivent d'être incitatives. Elles doivent être implantées sur des voies déjà existantes pour inciter les usagers à passer à d'autres modes de transport en utilisant la voie la plus rapide.

Vision de la concertation:

Dans le cadre du résumé de l'étude d'impact, page 17, le MTQ se targue d'avoir mis en place des "activités d'information et de consultation (...) ainsi que l'élaboration d'une démarche participative". Interrogé lors de la première phase du BAPE, le promoteur semblait mélanger les notions d'information, de consultation et de participation.

En **juin 2004**, le MTQ organisait (par la firme Convercity) une approche qui se voulait coopérative de partenaires du milieu. Des organismes comme Pro-vert Sud-Ouest ou la table de quartier Concertation Ville-Émard/ Côte St-Paul étaient présents à cette rencontre. Dans le rapport qui a suivi, **la préoccupation de ne pas enclaver les quartiers plus que la situation actuelle a été clairement indiquée**. Cette recommandation majeure n'a pourtant pas été prise en considération. Peut-on qualifier cette démarche de participative ?

Par la suite, le 20 septembre 2007 lors de la présentation du scénario retenu aux organismes du milieu, nous avons appris que **les séances d'information** auprès de la population avaient lieu dès la semaine suivante. Il nous restait très peu de temps pour mobiliser la population. L'information de la tenue de ces rencontres n'eut lieu que par voie de presse. Enfin, il n'y en eut que trois dont une à Lasalle et aucune dans Côte St-Paul. Afin de permettre un minimum d'information aux citoyenNEs du secteur Galt, c'est la table de quartier Concertation Émard/St-Paul qui a dû organiser, financé et médiatisé la tenue de la rencontre. La participation de l'architecte Pierre Brisset, invité par l'organisateur à présenter son point de vue a été très mal reçue par la représentante de l'époque du promoteur du projet.

Enfin, lors de la présentation du 20 septembre 2007, le MTQ nous promettait l'information sur les détails de son projet pour le mois suivant. Nous avons commencé à en obtenir des brides au printemps 2008. De même, M. Pierre Fréchette, conseiller d'arrondissement dans le district de St Henri a sollicité dès juin 2008 le MTQ pour **la réalisation d'une maquette en 3D** du projet aux fins de l'information de la population. Nous l'avons obtenu en juin 2009... Et encore, parce que ce manque d'outil a été dénoncé médiatiquement lors de la première phase du BAPE.

Pour ce qui de l'expropriation de plus de 160 ménages dans le Village des Tanneries et malgré ce qu'en avançait le MTQ dans le résumé de l'étude d'impact (page 45), **aucun comité avec des intervenants du milieu concerné n'a été mis en place** "afin de proposer des mesures acceptables pour toutes les parties".

Le mouvement communautaire et citoyen que l'on a nommé "Mobilisation Turcot" s'est organisé de son côté, à analyser les impacts négatifs du projet pour les milieux et a informé la population au printemps 2008 de ses craintes (assemblée publique de plus de 350 personnes le 27 mai 2008 et mise en ligne du site Internet <http://mobilisation-turcot.info>). **Une pétition** a été lancée à cette époque qui, **déposée à l'Assemblée Nationale à la rentrée parlementaire d'octobre 2008, a récolté plus de 5000 signatures**. Calquée sur la déclaration de principes de Mobilisation Turcot, cette pétition demande un autre projet pour l'échangeur Turcot, un meilleur, mettant en place plus de transport collectif (sur l'échangeur) pour réduire la production de GES et les impacts de la pollution atmosphérique sur la population. Elle demande également de ne pas démolir de logements et de ne pas enclaver plus les quartiers qu'ils ne le sont déjà.

Quelle a été la prise en considération de ces demandes dans le projet du MTQ ?

Recommandations:

Ma recommandation du projet tel que présenté est négative.

Principes de base :

Je veux un projet du XXI^e siècle en lien avec nos besoins en termes de protection de l'environnement, de respect de notre santé, de nos efforts d'urbanisation pour freiner l'étalement urbain. Je veux **un projet respectueux des populations** qu'il bouleverse, qu'il malmène... Je veux **un projet de mobilité durable** qui ne peut se mettre en pratique sans **étude approfondie des besoins de déplacement** de la grande région montréalaise, **d'investissements réels dans le transport collectif** et de concertation à l'échelle de nos ambitions.

John Norquist, maire de Milwaukee, États-Unis, de 1988 à 2004, a réussi à contrer un projet d'autoroute qui passait par sa ville. Lors des ateliers du vendredi 3 avril 2009 organisés par la DSP, il nous parlait de l'opportunité qui s'offre à nous en repensant maintenant l'avenir des autoroutes en milieu urbain.

Ian Lockwood, ingénieur américain reconnu, nous interrogeait lors de ce même événement sur le pourquoi les individus ont choisi de vivre en villes. Ces besoins d'échanges et de réalisations collectives entre les êtres humains ne sont pas comblés par l'étalement urbain et le désir de vitesse dans notre mobilité.

De son côté, **Florence Junca-Adenot**, responsable du Forum Urba 2015 et professeure au département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM déclarait dans un article au journal Le Devoir le 9 juin 2008 qu'"améliorer la fluidité routière par l'élargissement des voies et la construction de nouvelles est un choix du passé". Madame Junca-Adenot précise que "réconcilier la flexibilité offerte par la voiture et les principes de mobilité urbaine durable passe par un changement de culture, tant chez les usagers, les transporteurs et les entreprises que chez les décideurs". Il s'agit d'aller vers "une nouvelle culture de la mobilité durable". Notre société se doit de démontrer sa capacité à s'adapter aux nouveaux enjeux de ce nouveau siècle.

Pour sa part, **Pierre Gauthier**, professeur en urbanisme à l'université Concordia nous renvoie à l'urgence de réduire la production de GES et à la nécessité pour se faire de freiner l'étalement urbain en réhabilitant nos centres ville. Il précise que "le lien entre la densité de population et le niveau d'utilisation de l'énergie fossile est abondamment démontré. En clair, une faible densité de population dispersée sur un grand territoire entraîne une plus forte consommation d'énergie en général".

La Table de Travail Turcot (TTT ou Think Thank Turcot), un groupement d'experts en aménagement du territoire et en environnement préconise :

- "la nécessité de **développer des systèmes performants de transport collectif en vue d'assurer un transfert modal significatif** depuis l'automobile individuelle vers ces derniers ;
- **la priorité doit être accordée à la requalification des quartiers centraux de la ville**, qui sont plus performants d'un point de vue environnemental que ne le sont les banlieues à faible densité ;
- forts de leur expertise, **Montréal et le Québec doivent se positionner comme meneurs nord-américains en matière de transports et de développement urbain durables**".

Pour commencer :

Afin de repenser Turcot, nous devons dans un premier temps analyser les besoins en déplacement du Grand Montréal.

Se faisant, le point de vue de Pierre Brisset suivi de toute la communauté des experts est de différencier **les autoroutes transitaires des autoroutes pendulaires**.

La 15 est une autoroute qui couvre les besoins en mobilité sur l'axe nord et sud de l'ensemble de la province. Des véhicules transitent par Montréal sans s'y arrêter parce qu'il n'existe pas aujourd'hui de routes alternatives. Il n'y a pas de voie de contournement de Montréal, pas de périphérique comme ailleurs dans le monde permettant de se déplacer du Nord au Sud de la ville et de la province sans passer par Montréal.

Les voies 20 et 720 couvrent, pour l'essentiel, des besoins en mobilité sur les deux extrémités de l'île. Il s'agit des nombreux déplacements le matin et le soir à des fins de travail ou d'étude. Le cœur de Montréal représenterait 84% des objectifs de déplacement (Florence Junca-Adenot, 5^e sommet citoyen de Montréal, 7 juin 2009). Ces usagers pourraient se montrer intéressés à se déplacer en transport en commun. Encore faudrait-il que ceux-ci soient fréquents, rapides, confortables, accessibles, fiables ...

L'analyse des besoins en mobilité étant ici rapidement établie, nous pourrions nous demander par quel bout commencer l'ouvrage. Or, où se situe l'urgence ? Même si nous n'avons **toujours pas eu accès aux documents officiels faisant l'état des structures** (et ce, malgré des demandes régulières et notamment lors de la première phase du BAPE), nous ne pouvons que constater que l'autoroute 15 en structures s'effrite et que les besoins de reconstruire la 720 jusqu'à Greene semblent moins urgents. Des travaux sur la 20 sont encore moins nécessaires pour des raisons de sécurité. On peut d'ailleurs se demander à qui bénéficierait le déplacement de la 20 dans la cour Turcot... Cette démonstration étant faite, le MTQ n'a nullement besoin d'obtenir un feu vert pour agir sur l'ensemble du projet déposé dès l'automne 2009.

Recommandations dans Côte St-Paul:

Deux possibilités alternatives au projet du MTQ sont actuellement à l'étude :

- **Une mise en tranchée (enfouissement)** de l'A15 est réalisable. Cette option est proposée par Pierre Brisset de la rue Eadie à la rue Dunn depuis l'automne 2007. Il semblerait que des camions transportant des matières dangereuses utilisent cette voie de transit (comme c'est rassurant...) Ceux-ci ne peuvent circuler dans un tunnel de plus de 250 mètres. Comme il n'existe pas actuellement de moyens de détourner ces camions, cette tranchée ne pourrait être recouverte que tous les 250 mètres ce qui permettrait tout de même de protéger des zones très sensible de ce quartier comme la proximité de l'école Marie de l'Incarnation. La mise en oeuvre de cette option a été largement étudiée par un groupe d'étudiants de l'Urban Advanced Laboratory de l'université Concordia, sous la tutelle de Pierre Gauthier.
- **La conservation de l'autoroute en hauteur** est toujours possible également. Nous pourrions la garder, renforçant sa durée de vie en y ajoutant des arches, comme le propose Pieter Sijpkens ou, la reconstruire dans un matériel beaucoup plus solide permettant une plus grande longévité et ajoutant à l'aspect esthétique comme le propose Jean Décarie depuis le printemps 2008.

Pierre Gauthier et ses étudiants ont longuement réfléchi aux opportunités apportées par différentes alternatives sur le développement de Côte St-Paul et du secteur Cabot en particulier (*Montréal at the Crossroads*, chapitre "Un échangeur dans ma cour: la reconstruction de l'échangeur Turcot et la question de l'intégration urbaine", page 91). De mon point de vue, **le développement de cette partie de Côte St Paul (le secteur Galt), en démarche de Revitalisation Intégrée ne pourra se faire sans la participation des citoyenNEs qui y résident.**

Par ailleurs, afin de pallier aux impacts sur la santé, les solutions en hauteur nécessiteraient des installations supplémentaires telles qu'étudiées par l'Urban Advanced Laboratory. Il s'agit d'une sorte de **demi tube en polycarbonate** expérimentée sur une autoroute passant au dessus d'un parc en Chine. Ce type d'équipement prévoit un système de filtration de l'air. Afin de réduire les coûts de ce nouvel équipement, il serait possible d'installer des panneaux solaires sur l'installation afin de produire de l'énergie. Voilà à quoi pourrait ressembler un projet visionnaire et ambitieux...

Par ailleurs, les impacts de la pollution automobile sur la santé des populations ne se limitant pas aux limites du projet actuel du MTQ, il est nécessaire également de penser au recouvrement de la 15 au Sud de La Vérendrye sur la portion délimitant les quartiers de Pointe St Charles et Verdun. À noter que cet espace est aussi une zone de pauvreté reconnu et des plus importantes dans le Sud-Ouest de l'île. La même chose est à penser dans Notre Dame de Grâce. Et

bien sûr, dans St Henri si l'on n'était pas capable de réduire l'achalandage routier sur la 720 à moins de 100 000 véhicules par jour.

Recommandations dans St Henri, Village des Tanneries :

Parce ce que nous avons affaire à une autoroute pendulaire, il est possible de réduire la circulation automobile sur cet axe est-ouest.

Concrètement et tel que préconisé par Pierre Brisset et Jonathan Moorman : (*Montréal, at The Crossroads*, chapitre "A transit-oriented vision for the Turcot Interchange : making highway reconstruction compatible with sustainability" page 37), nous pourrions développer les concepts et coordonner :

- le projet de **navette ferroviaire avec l'aéroport de Dorval**,
- le projet de **tramway de Lachine**,
- la mise en place de **plus de trains de banlieue** sur les lignes déjà existantes (Delson et Dorion),
- l'ajout d'un **service supplémentaire avec Châteauguay**,
- l'affrètement de **plus d'autobus express** pour desservir le centre ville (à partir de Verdun, Côte St Luc, Hampstead, Notre Dame de Grâce etc...)
- le développement de **lignes d'autobus réservées sur l'une des voies déjà existantes de la 20** (et non rajouter une voie supplémentaire).

Ainsi, nous pourrions nous permettre de retrancher une voie de la 720-Ville Marie. À longs termes, cet espace libéré pourrait être remplacé par un service de métro express.

Cette réduction de la circulation permet de répondre aux revendications de Mobilisation Turcot, de réduire notre production de GES et de limiter les impacts sur la santé des citoyens de St Henri mais aussi du quartier de la Petite Bourgogne, à l'est de l'arrondissement du Sud-Ouest ainsi qu'à l'est du Centre Ville le long de la rue Notre Dame.

Recommandations pour le centre Gadbois:

Le Centre Gadbois a la responsabilité d'accueillir de nombreux citoyenNEs dont des jeunes pour pratiquer des activités sportives demandant une air de qualité. Gadbois est actuellement au coeur même de l'entrecroisement de toutes les routes. À cause de la proximité du coeur des 300 000 véhicules par jour, je revendiquerais un **déplacement de l'équipement sportif**.

Un des groupes d'étudiants de Pierre Gauthier a démontré que cette option était réalisable de l'autre côté du canal, dans Côte St-Paul, sur le boulevard De la Vérendrye, sur les espaces gagnés au nord de la rue Roberval. En poursuivant l'hypothèse que l'autoroute 15 serait recouverte dans cet espace, les terrains de sport et les stationnements seraient prévus au dessus de la 15 souterraine.

Recommandation pour la cour Turcot :

La cour Turcot est le grand espace qui se trouve à l'ouest de l'échangeur, sur le territoire de St Henri. Cet espace appartient au MTQ pour la durée des travaux, par la suite, le type de développement de cette grande zone libre aux portes de Montréal n'est pas officiellement divulgué. Je souhaite rappeler qu'il n'y a aucune urgence d'agir à date dans cet espace.

Au pied de la falaise, nous avons le potentiel de créer un espace vert important quand l'arrondissement du Sud-Ouest est reconnu pour son déficit en parcs comparativement aux autres arrondissements.

Philippe Côté du Groupe en Recherche Urbaine ou Patrick Asch d'Héritage Laurentien explique le potentiel de cette large étendue au pied de la falaise St Jacques. Il serait possible de ressortir la rivière St Pierre ainsi que le Lac à la loutre dans le nord de ce territoire. D'ailleurs, la présence dans les sols de ces deux facteurs d'humidité représentent une contrainte supplémentaire au projet actuel du MTQ : faire passer une autoroute de 150 000 véhicules et plus sur des marécages augmente nécessairement les coûts du projet. (Le point de vue de Patrick Asch se retrouve dans *Montréal at the Crossroads*, chapitre "Turcot, un modèle mondial ou un clou dans le cercueil pour le verdissement et la diversité biologique du grand Sud-Ouest ?," page 71)

Élargir la bande verte actuellement prévue dans le projet du MTQ permettrait également d'installer le lien récréatif le long de la falaise dans une zone acceptable pour la santé pulmonaire des usagers.

Enfin, Pierre Brisset et Jean Décarie ayant travaillé il y a déjà plusieurs années avec la table de quartier Action Gardien de Pointe St Charles sur l'Opération Publique d'Aménagement, ils nous éclairent sur la possibilité de **déplacer Via Rail et les gares de triage du CN dans la cour Turcot afin de récupérer des terrains immenses le long du fleuve.**

Évidemment, tous ces développements potentiels dans ce vaste territoire qu'est la cour Turcot ne peuvent se faire sans une **large participation des citoyens de l'arrondissement.**

Recommandation en lien avec l'aménagement du territoire:

Toujours en ce qui concerne l'aménagement du territoire de la zone d'étude, Jean Décarie soutient que des travaux d'une telle ampleur devrait permettre de minimiser des erreurs du passé. Aussi, le MTQ pourrait **prendre l'opportunité de la réfection de Turcot pour déplacer le tracé des rails du CN qui coupe en deux St Henri.** Ainsi, les espaces regagnés pourraient permettre, par exemple, en re-crétant le tissu urbain, de rejoindre le Village des Tanneries par le

sud pour le relier au reste du quartier. (Pierre Gauthier et ses étudiants de l'année précédente ont largement étudié le potentiel de cette option).

En enlevant cette voie ferroviaire de St Henri, le CN aurait à passer sous l'échangeur pour rejoindre Côte St-Paul vers la rue Butler de Pointe St Charles. Cela nous renvoie au potentiel de développement du secteur Cabot-Galt et au débat qui ne pourra se passer du point de vue des citoyenNEs résidants dans cette partie de l'arrondissement.

Partenariat Public Privé:

Je suis totalement contre. Mais comme le BAPE ne repose pas sur cette question, je serai rapide sur ce point dans ce document :

- L'objectif du privé (contrairement au public) est de faire de l'argent, de limiter ses coûts.

- Le financement en PPP coûte plus cher. Les expériences de ces dernières années, au Royaume Uni notamment l'ont prouvé.

Le fait que le financement en PPP soit critiqué pour les mégaprojets tels que le CHUM ou Turcot est un point de vue partagé aujourd'hui au Québec par l'ordre des ingénieurs, des médecins, des architectes, et par l'opposition officielle.

Recommandations logiques :

Le Québec est producteur d'électricité. Qu'en faisons-nous dans le cadre de la lutte contre les effets de serre ? **"Nous avons l'énergie !"** nous rappelle le mouvement MCN 21 "Maître chez nous" version XXIe siècle, tel qu'initié par Adélard Godbout, Jean Lesage et René Lévesque dans les années 60. Cette nouvelle version du mouvement, porté par l'environnementaliste Daniel Breton, vise à **rendre le Québec indépendant des énergies fossiles en accélérant le développement et l'utilisation des énergies vertes.**

À part l'énergie, **nous avons aussi la connaissance technique** pour construire des transports collectifs que l'on exporte à l'étranger. Lors de mon dernier voyage en France, de nombreuses publicités témoignaient du fait que Bombardier fabrique actuellement les trains qui vont circuler sur le réseau ferroviaire parisien ! Pourrions-nous penser à utiliser nos propres ressources pour nous mêmes ?

Concertation:

Florence Junca-Adenot est très claire : "une offre de transport, meilleure qualitativement et quantitativement, plus souple, intégrée, mieux adaptée aux différents espaces du Montréal métropolitain, passe par une approche

imaginative et moins segmentée entre les organismes de transport" (lettre d'opinion, 9 juin 2008, *Le Devoir*).

Le maître d'oeuvre de la réfection de Turcot est le gouvernement provincial par son Ministère des Transports. **Une plus large concertation avec les différents services de transport** (AMT, ADM, STM) serait nécessaire ainsi qu'**avec l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal** pour repenser le transport dans le Grand Montréal dans une optique de XXI^e siècle et de lutte contre la production de GES.

Le Maire de Québec, Régis Labeaume, vient d'annoncer le financement d'une étude en partenariat avec le MTQ et l'Union des Municipalités de Québec afin d'utiliser le potentiel "des emprises ferroviaires et autoroutières du territoire métropolitain de Québec pour le développement du transport collectif" (Le soleil, 26 mai 2009). Pouvons-nous recourir à ce type d'initiatives à Montréal ?

Nous avons besoin d'une vision en termes de transport pour Montréal que l'on ne peut dissocier de l'aménagement du territoire. Or, dans les faits, du pont de la 25 à Turcot en passant par l'autoroute Notre Dame, le MTQ nous présente des projets fractionnés qui révèlent toujours cette même volonté de consolider l'autoroute est-ouest des années 70 sans réflexion intégrée du développement de Montréal.

Pourtant, "la banlieue est un modèle dépassé" déclare la Ministre des Affaires Municipales Nathalie Normandeau (*Le Devoir*, 4 juin 2009). Le gouvernement du Québec commencerait-il à intégrer le développement durable à l'aménagement du territoire ? L'auteur de cet article, Hugo Séguin, rappelle également que la "consolidation de la Ville passe par des investissements massifs en transport collectif".

Les impacts du projet Turcot touchent massivement des citoyens du Sud-Ouest, les impacts des mégaprojets du MTQ de Laval (pont de la 25) à Turcot en passant par l'autoroute Notre Dame auront des répercussions majeurs sur les citoyenNEs de Montréal et l'avenir de nos enfants.

La ville se doit de "mettre ses culottes", de défendre ses voeux pieux en matière de transport et de défendre notre qualité de vie ! **Turcot est le symbole de la vision de développement que nous voulons pour Montréal pour le prochain siècle** ! "Quelle ville voulons-nous ?" interrogeait le titre du 5^e sommet citoyen organisé la fin de semaine du 5 au 7 juin dernier par le Centre d'Écologie Urbaine.

Nous sommes chanceux : le gouvernement provincial débloque 5 milliards de dollars à investir dans nos infrastructures... qu'en faisons-NOUS ?

*Pour les générations à venir et pour Montréal.
Sophie Thiébaud.*

Références :

Santé :

- Direction de la Santé Publique de l'Agence de Santé et de Services Sociaux du Québec. Rapport annuel 2006 : *Le transport urbain, une question de santé.*
- Audrey Smargiassi : *Est-ce que les personnes âgées de 60 ans et plus qui vivent sur des rues achalandées à Montréal sont plus à risque d'être hospitalisées pour des problèmes respiratoires ?* Rapport synthèse, la prévention en actions. Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux. 2005.

Environnement :

- Conseil Régional de l'Environnement, diaporama "Turcot: enjeux et opportunités", janvier 2009
- Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs : *Le Québec et les changements climatiques: un défi pour l'avenir, plan d'actions 2006-2012.*
- 16 principes de la Loi sur le développement durable
- *Magazine Terra-Éco*, le magazine du développement durable. Mai 2009
- *Maître chez nous, 21^e siècle. Nous avons l'énergie. Mcn21 énergie.* Sous la direction de Daniel R. Breton.

Urbanisme :

- *Montréal at the Crossroads : Superhighways, the Turcot and the Environnement.* Pierre Gauthier, Jochen Jaeger, Jason Prince et autres collaborateurs. Édition Black Rose Books.
- Colloque *Autoroutes urbaines d'aujourd'hui et de demain, ateliers sur la requalification des autoroutes en milieu urbain et ses impacts environnementaux, sanitaires et économiques*, vendredi 3 avril 2009, organisé par la Direction de la Santé Publique de l'Agence de la Santé et des services sociaux de Montréal.
- *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine : quelques expériences nord américaines et européennes.* Ministère des Transports. Mars 2006.

Histoire :

- *Rapport de la commission d'audiences publique populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal.* Octobre 1971. Conseil de développement Social du Montréal Métropolitain.